MIESIĘCZNY DODATEK „NA TROPIE“

Rok I. 10. listopada 1934 r. Nr. 6

ŻEGLARZ

Numer 6

Oficjalny Organ Kierownictwa Drużyn Żeglarskich

Czas stanąć do walki!

Jeszcze jeden okres letni przechodzi powoli do wspomnień. Wiem, że tylko nieznaczna ilość zdarzeń pozostanie w pamięci na dłuższy czas. Ale ponieważ nie te pozostają, które mają wartość największą, lecz te, o których się najwięcej mówi — zdecydowałem się mówić i innych nakłaniać do mówienia na te tematy, które nie odbiegają od linji pracy, przez nas, harcerzy-żeglarzy wytkniętej.

. . . .

W wędrówce tegorocznej po Wiśle od Oświęcimia do Gdańska spotykałem wiele kajaków, będących już czas dłuższy na wodzie, lub mających dopiero przed sobą w perspektywie piękne, niekiedy wprost fantastyczne szlaki. Każdego spotkanego pytałem kto zacz, skąd i dokąd jedzie? Okazało się, że około 80% taboru pływającego stanowiły harcerskie łodzie. Czy wiecie, że wśród nich 80% nie miało harcerskich proporczyków, a większość nie prowadziła kronik obozowych?

. . . .

Postawa nasza, żeglarska, na morzu jest mocna, na wodach śródlądowych słaba, bardzo słaba. Mówię o postawie, o organizacji wędrówek rzecznych, o „zewnętrzności“, która na obu terenach jest ze sobą w jaskrawym kontraście.

. . . .

Rokrocznie stajemy się mocniejsi na morzu, „Wielki plan morski“ jest konsekwentnie realizowany. W porcie stoi na cumach nasz *własny harcerski szkuner!* Z wysokiego masztu powiewa harcerska bandera! Wyciągnięte na ląd „czajki“, stoją na brzegu w długim szeregu, podtrzymywane rusztowaniem. Utrwala się przekonanie, że najwięcej radości w walce z morskim żywiołem wnosi harcerska załoga, że najwięcej woli osiągnięcia celu, choćby tym celem miało być przepłynięcie Atlantyku, ma harcerz-żeglarz!

. . . .

Dwukrotnie zwyciężamy „Challenge“, powtórnie puhar Gordon-Bennetta dostaje się w polskie ręce. A czy w odpowiedniej skali nie równie wielkie odnieśliśmy zwycięstwo my, harcerze na naszych *szybowcach* na Zlocie Międzynarodowym w Gödölö w ubiegłym roku? A czy to jest tylko zbiegiem okoliczności, że kpt. Bajan był harcerzem?

Zwyciężamy nagle na wszystkich odcinkach jednego frontu w walce szlachetnej, w zmaganiu się woli i charakterów.



Słońce, wiatr i woda.

Harcerstwo wodne wychodzi z naczelnego założenia, że rzeka, jezioro i morze to *środki wychowawcze* harcerskiego programu. Mając już we krwi tę zasadę, a może i z braku rutyny w stawaniu w szranki, lekceważymy sobie wszelkie „popisy“ i „zawody“, nie doceniając ich znaczenia dydaktycznego, wpływu na psychikę. Rokrocznie organizuje się regaty żeglarskie międzynarodowe w Niemczech, Szwecji lub na Łotwie. Czy nie czas już nam stanąć do walki, jak równi z równymi, choć młodsi? Żeglarstwo morskie ma wiele cech podobnych do lotnictwa. Jeśli nasze zwycięstwa lotnicze są objawem zdrowych przemian w społeczeństwie, to tem śmielej pokusić się możemy o lepsze w walce na morzu. *Marek.*

Od Redakcji.

Z Nr. 8 „Wiadomości Urzędowych“ dowiadujemy się, że Główna Kwatera Harcerzy uległa gruntownej reorganizacji. Tego rodzaju zmiany zachodzą w centrali naszego Związku prawie co roku.

Dla nas, żeglarzy, ma znaczenie doniosłej wagi fakt, że Kierownictwo Drużyn Żeglarskich od wielu lat pozostaje w jednych i tych samych rękach, doświadczonego i oddanego pracy Dha Hm. Witolda Bublewskiego.

Redakcja „Żeglarza“ życzy Mu przy tej sposobności spełnienia najśmielszych zamierzeń i pełnego zadowolenia z pracy.

Sztorm na Bałtyku.

Od pięciu lat, rokrocznie, gen. Marjusz Zaruski, ten prawdziwy patrjarcha żeglarstwa polskiego, prowadzi harcerskie kursy morskie nad Bałtykiem i wyjeżdża na wyprawy morskie z harcerskiemi załogami. Poniżej podajemy urywek z pamiętnika uczestnika szkolnej wyprawy „Junaka" pod komendą gen. Zaruskiego na Bałtyk w r. 1931.

Z lekka zaczyna kropić deszcz. Mamy pełne zachmurzenie. Wiatr 2^0. Barometr spada gwałtownie w dół.

— Będzie frajda — mówi bosman.

Na wszelki wypadek generał wydał rozkaz ściągnąć topsel. Sam wylazłem na ochotnika na maszt, aby tego dzieła dokonać. Była to pierwsza tego rodzaju okazja w drugim dniu podróży morskiej. Na maszcie zauważam, że nie jest on wcale wyższy od masztu, jaki miewa zazwyczaj w obozie moja drużyna. Różnica tylko ta, że maszt statku kolebie się wahadłowo i człowiekowi robi się mdło gdzieś w okolicy żołądka. Schodzę też co prędzej, po wypełnieniu zadania, na pokład.

Od południa wypadła na mnie służba gospodarcza na statku. Psia to robota: sprzątanie kajuty z przygległościami, mycie garnców i talerzy i co tam kto jeszcze nie wymyśli. Nie jest to przyjemne, ale trudno. Ktoś to zrobić musi. Niema bowiem na statku nic gorszego, jak nieporządek! Jako służbowy nie będę miał zato w nocy służby na pokładzie.

Koło 17 h zrywa się silny wiatr. Powstaje duża fala. Kładzie statek mocno na burtę.

Komenda wywołuje na pokład całą załogę. Obie wachty refują z ogromnym wysiłkiem grot.

O 19 h panuje już mocny sztorm na morzu. Na statku wszystko choruje gremjalnie na morską chorobę. Wskutek zmiany kierunku wiatru z S na O i wreszcie NO, Junak jest zmuszony zmienić kurs na NW i płyniemy wprost na Bornholm.

Skończyłem już mą 12-godzinną służbę „pokojówki". Siedzę w kajucie i piszę dzienniczek. Chcę wszystkie szczegóły, przeżyte na statku, zanotować, aby mi nic nie uciekło w niepamięć. Czuję się dobrze, o dziwo! jakbym już co najmniej połowę swego życia na morzu spędził. Za każdem pochyleniem statku rzuca mię gwałtownie na blat stolika przy którym siedzę. Gdyby mię w tej roli kto widział, dajmy na to w kinie na ekranie, uśmiałby się spewnością.

Wchodzi do kajuty niezmordowany generał, cały zlany wodą. Uśmiech na jego twarzy, zdradza, że właśnie tego rodzaju perypetje na morzu stanowią żywioł jego życia. Walcząc o równowagę wyraził zdziwienie, że nie uciekam za innymi na pokład z dusznej kajuty.

O 20 h kończy służbę I wachta. Po niej obejmie nasza wachta służbę na pokładzie. Wicher kładzie statek coraz mocniej na lewą burtę. Do wnętrza kajuty dochodzi huk mas wodnych, bijących o ściany statku, oraz szum i plusk fal raz po raz przelewających się poprzez pokład.

Już mam się kłaść na nocny spoczynek do koi. Nie! wpada mi do głowy myśl, nie wytrzymam! Miałbym przespać w kajucie tę pierwszą burzę, przeżywaną na morzu? Za żadne skarby! Zresztą nasza wachta, osłabiona morską chorobą, chętnie ujrzy każdy sukurs, więc pójdę im pomóc w służbie.

Z trudem wychodzę po schódkach na pokład. Ledwie wychyliłem ponad pokład głowę, w ciemnościach burzliwego wieczoru widzę wokoło statku ogromne góry wody, to strzelające ku górze, to zapadająca się wdół jakby w przepaść. Na tychto górach wodnych, położony nawpół na jednym boku skacze i podryguje, niczem Piekarski na mękach, nasz Junak. Gwałtowna siła wichru, chce, zdaje się, z mocno przechylonego pokładu statku zmieść w głębiny morskie maszt, żagle i ludzi. Bałwany morskie chętnie dokończyłyby tego dzieła zniszczenia. Doznałem w pierwszej chwili oszałamiającego wprost wrażenia.

Generał, ubrany w sztormowe ubranie, sprawuje komendę na pokładzie. Krótką drogą wyznacza mi stanowisko „na oku".

Po chwili, gdy się już lokowałem na dziobie statku na kupie łańcuchów, leżących na pokładzie, sztorm doszedł już do 8^0.

Opieram się plecami o trzon bukszprytu, sterczący ponad pokładem, rozpierając się mocno nogami o burtę statku. Siedzę mocno. Zanim zająłem moje stanowisko już kilka bałwanów przejechało się po moim karku. Każda nieuwaga z mojej strony może mię z wystawionego na ataki fal dziobu zrzucić na niechybne „pożarcie rekinom". Ustać na pokładzie nie da się ani przez chwilę.

Pierwsze wrażenie tak niecodziennego zjawiska jak burza na morzu, powoli mija. Może z tego powodu, że już jestem doszczętnie mokry.

Mam jeszcze cztery długie godziny tej „mokrej służby" przed sobą.

Przeżywam po raz pierwszy w życiu burzę na morzu. Serce mi się kroi na samą myśl, co za spustoszenie szerzy wśród całej załogi Junaka morska choroba. Mnie się jakoś to choróbsko nie czepia.

Wiatr ani na chwilę nie słabnie. Zakryte chmurami niebo rozjaśniają zrzadka błyskawice.

W pewnym momencie, obserwując piekielny taniec morza, stawiam sobie w myśli żydowskie pytanie: Czy ja się boję? Nie, stwierdzam stanowczo, że wszystko co się koło mnie dzieje nie przynosi mi ani odrobiny tego, co się pospolicie nazywa strachem. Pamiętam, kiedy przed kilkunastu laty, pełniłem warty obozowe, miewałem niekiedy „pietra". Teraz — ani trochę! Wśród tych wściekłych bałwanów czuję się tak, jak w Wilnie na „Jerku".

Uderza mię podobieństwo wzburzonego morza do ośnieżonych szczytów gór. Gdyby nie huk i szum fal i raz po raz powtarzająca się gruntowna kąpiel, miałbym wrażenie, że jestem na wycieczce narciarskiej gdzieś w Beskidach.

Jakie te fale różnorodne swym wyglądem: jedna płaska, zdaje się korzyć u stóp żeglarza, druga majestatycznie piękna, pełna powagi, inna zuchwała, skacząca dziwacznie jak fryga. Wreszcie „dziewiąta" jest potężna i zła. Niszczy wszystko co spotka. Jedne idą spokojnie, nawet przez pokład statku przechodzą cicho, dopiero za zawietrzną burtą pluskiem oznajmiają, że już przeszły. Drugie syczą i szumią. Inne huczą i grzmią w swym nieubłaganym pochodzie niszczycielskim. Niektóre są czarne jak noc, inne szare. Wreszcie od czasu do czasu przeleci fala srebrnobiała, rozjaśniająca ciemności nocy.

Wszystkie nawzajem się ścigają. Gdy się dwie lub kilka z nich spotka, słyszy się ryk i huk, a nawet jęki jakieś. Góra wody wystrzela ku niebu. Załamuje się. Powstają nowe przepaście wodne, nowe fale, które znowu zaczynają gonitwę.

Siedzę na swem stanowisku na dziobie Junaka i obserwuję tę rewolucję na morzu. Nie słyszę wycia wiatru o liny, nie słyszę głosów załogi, znajdującej się na rufie statku. Nie słyszę bębnienia cejzingów o fok, ani grzmotów niebieskich. Cały zamieniam się we wzrok. Słabe błyskawice oświetlają mi od czasu do czasu cały przepiękny widok.

Statek raz wychodzi na grzbiet nadpływającej fali, to znowu spada w dolinę między falami. Uderza wtedy bukszprytem o wodę. Czuję wówczas jak bukszpryt drży za mojemi plecami.

Jestem mokry do ostatniej nitki. Co chwila nowy bałwan przelewa się z hukiem przez pokład. Pochylam wtedy moją „zidwestką" okrytą głowę, aby mu przemarsz ułatwić, byle tylko prędzej!

Zimna nie czuję. Ha! 15^0 Celsiusza! Woda jest ciepła! Jest zato natrętna. Mam ją za kołnierzem, w kieszeniach, w pantoflach, wszędzie. Na wzburzonem morzu, na tle czarnego nieboskłonu nie widzę nic. Ani jednego światełka! Tylko rzadkie błyskawice oświetlają skąpo drogę statku. Toteż mój obowiązek ogranicza się jedynie do meldowania co kwadrans, że „światła pozycyjne w porządku!" Muszę przytem krzyczeć z całych sił, aby kapitan na rufie statku dosłyszał mój głos wśród tego morskiego koncertu.

Widocznie z powodu nadmiaru mocnych wrażeń, 4 godziny służby uciekły mi nadspodziewanie prędko. Kilkogodzinna kąpiel, nadmiar wrażeń i wreszcie konieczność nieustannego zachowywania trudnej pozycji na pochylonym mocno pokładzie zrobiły jednak swoje.

Gdy mię zluzowano, schodzę „z oka". Czuję się kompletnie „rozmontowany". Nie zwracając już uwagi na to, co się na Bożym świecie dzieje, dostaję się prawie po czworakach pod pokład. W kajucie zastaję wodę na podłodze i różne przedmioty porozrzucane przez ciągłe chwianie się statku. Kilka „trupów" leży na kojach. W powietrzu unosi się mocny zapach soku żołądkowego.

„Orzeł Skalny".

Następny numer „Żeglarza" poświęcimy naszemu statkowi szkolnemu. Jak podajemy na innem miejscu, szkuner harcerski po całkowitej przeróbce wewnętrznej, która ma być dokonana w ciągu zimy, popłynie na dalekie morza z harcerską załogą pod harcerską komendą i harcerską banderą.

W numerze tym ukaże się artykuł wstępny pióra dha gen. Zaruskiego, zdjęcia statku oraz dokładny opis statku naszego. Aby informacje „Żeglarza" były zupełne, prosimy Wszystkich Naszych Czytelników o nadesłanie do 25 listopada b. r. do Redakcji posiadanych zdjęć, szkiców, wiadomości oraz opinji co do budowy i przeznaczenia statku.

Uporządkujmy nasz tabor!

Skończył się już sezon nawigacyjny. Z nadchodzącą zimą należy w odpowiedni sposób **zabezpieczyć nasz tabor** wodny, aby bez szkody przetrwał do wiosny. Robimy więc zbiórkę drużyny, dzieli się pracę między zastępy i do roboty!!

Nasamprzód **rozbieramy** naszą łódź tzn. wyjmujemy maszt z całem olinowaniem. Lin stalowych **nie odejmujemy** od masztu, lecz po dokładnem ich oczyszczeniu, osuszeniu, nasmarowaniu **tawotem — wazeliną** okręcamy je wokół masztu. Liny roślinne po wyciągnięciu z bloków i wysuszeniu układamy starannie w **buchty**, przypinając do każdej kartkę z napisem co za lina, od jakiej łodzi. Drzewce, a więc: maszt, bom, gafel wiążemy razem tak, żeby w ciągu zimy **się nie powyginały**. Można je poprzywiązywać do mocnego, grubszego, prostego drzewca czyli t. zw. **kantówki**.

Wyjmujemy ster, miecz, ściółkę czyli podłogę i dokładnie **oczyszczamy**. Żelazne części przeciągamy tawotem i chowamy w suche miejsce.

Łodzie wyciągamy ostrożnie na ląd. Zabieramy się do ich mycia i czyszczenia. Robimy to ze stuprocentową **starannością**, z iście pedantyczną dokładnością. Szare mydło, gorąca woda, szczotki, szwabry, muszą wszędzie dotrzeć, muszą zajrzeć tam, gdzie w ciągu sezonu trudno było (nie chcę powiedzieć nie chciało nam się) wyczyścić. Nie śmie zostać nawet odrobina piasku. Osuszenie musi być znowu niemniej staranne. Nie zapomnijmy też i o zrobieniu **małych napraw** w postaci zaszpachlowania pęknięć i t. p. Teraz można łodzie przetransportować pod dach, ustawiając je na kozłach, lub co jeszcze lepiej na workach z sianem. Jeżeli łodzie są za ciężkie, a miecze mają do podnoszenia, można je **przetaczać** po lądzie na wałkach.

Żagle wyprane, wysuszone starannie, (inaczej będą butwieć) pozszywane względnie wyłatane, składamy do worków i **zawieszamy w suchem przewiewnem miejscu**. Nie możemy jednak na tem zaprzestać. Trzeba w ciągu zimy kilka razy **żagle przewietrzyć**.

Jeżeli tak nasz tabor przezimuje to możemy być pewni, że nam jeszcze długo posłuży do naszych harców wodnych. Przez naszą pilność przy zabezpieczaniu taboru zaoszczędzamy znaczne sumy gotówki, które musielibyśmy wydać w krótkim czasie na zakup nowego sprzętu wodnego.

Każdy dobry drużynowy a także zastępowy zdaje sobie z tego sprawę, że oporządkowanie, naprawianie i zabezpieczanie na zimę taboru żeglarskiego, który często nabywają drużyny z wielkim trudem, dają bardzo duże **korzyści wychowawcze** dla całej drużyny i poszczególnych chłopców, biorących udział w tych pracach.

O tem wszystkiem dziś właśnie pora pamiętać! **Mika.**

Konkursy.

Redakcja „Żeglarza" ogłasza następujące konkursy, w których mogą wziąć udział wszyscy czytelnicy naszego pisma lub całe zastępy harcerskie:

1. na najlepsze opracowanie historji zastępu lub drużyny żeglarskiej, ilustrowane zdjęciami fotograficznemi;

2. na najwierniejszy opis terenu żeglarskiego (rzeki, jeziora lub morza) ilustrowany zdjęciami, widokówkami i planikiem;

3. na najlepszy artykuł z techniki żeglarskiej ilustrowany szkicami;

4. na najlepszy utwór literacki w formie feljetonu, nowelki lub poematu, na temat — morza, wody, żeglarstwa, przeżyć na wodzie;

5. na najlepszą zagadkę, rebus lub łamigłówkę żeglarską, i

6. na najlepsze zdjęcie fotograficzne 6×9 cm lub 9×12 cm z morza i wód, z włóczęg i życia żeglarskiego.

W każdym konkursie za 3 pierwsze miejsca zostaną przyznane nagrody w postaci cennych książek i bezpłatnej prenumeraty „Żeglarza".

Prace konkursowe wraz z adresem autora, należy nadsyłać do Redakcji do 30 listopada 1934 roku. Po tym terminie nastąpi rozstrzygnięcie konkursów i rozdanie nagród.

Wiatr od morza.

Likwidacja ośrodka w Jastarni.

Uczestnicy 7 kursu morskiego w Jastarni poza odbyciem normalnych ćwiczeń wodnych dokonali poważnych prac fizycznych przy likwidacji kursu, przez co zaoszczędzono Głównej Kwaterze wydatek 2350 zł. Komendant Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Jastarni prosi Redakcję „Żeglarza", o wyrażenie wszystkim Druhom, którzy tak bezinteresownie, poświęcali swój wolny czas przy likwidacji ośrodka w Jastarni serdecznego podziękowania.

Harcerski Ośrodek Morski w Gdyni.

Teren ośrodka został już ogrodzony pięknym parkanem. Hangar na łodzie został wykończony i wszystkie jachty harcerskie zostały już na zimę ulokowane pod dachem.

Awarja szkunera.

Na stojący przy molo harcerski szkuner najechał statek „Carmen", który spowodował drobną awarję. Całkowita naprawa tej awarji będzie uskuteczniona na koszt właścicieli „Carmeny" — Tow. Vistula. Szkuner w chwili obecnej znajduje się na stoczni w Gdańsku, gdzie odbywa się remont.

Vingbooty — Czajkami.

W ośrodku morskim w Jastarni postanowiono 10 vingbootów nazwać czajkami, a więc mamy obecnie flotyllę czajek złożoną z 10 jednostek.

Dh. Korabiewicz płynie dalej.

Od dh. Dr. Korabiewicza, który wraz z małżonką odbywa fantastyczną podróż kajakiem do Chin otrzymaliśmy kartę z Aleksandrette, w której pisze, że czuje się doskonale. W Stambule odbył dłuższy postój. Wiatry ma przeciwne, pogodę „psią", ale jedzie dalej, łatając wciąż swój kajak.

Nowe Wydawnictwa.

Rocznik Sportowy. Główna Księgarnia Wojskowa M. S. Wojskowych pragnąc utrwalić wyniki prac wszystkich istniejących w Polsce Związków, Stowarzyszeń i Organizacyj Sportowych i dać obraz rozwoju poszczególnych gałęzi sportu i wychowania fizycznego, wydała pierwsze w odrodzonej Polsce wielkie dzieło, bogato ilustrowane pt: „Rocznik sportowy", w skład redakcji którego weszli najwybitniejsi znawcy sportu polskiego. Dzieło to, zakrojone jest na szeroką skalę, stanowiące w pewnym stopniu podręczną encyklopedję sportową przeznaczone jest nietylko dla Związków, Klubów, Organizacyj i ich członków lecz również i dla najszerszych warstw społeczeństwa.

Wł. Wagner — Podług słońca i gwiazd zł 3,50 jest już do nabycia we wszystkich księgarniach.

Dr. Antoni Terojewicz — Odżywianie na obozach i wycieczkach (cena 2 zł 60 gr) nasza prasa, z której każdy winien zapoznać się przed wyjazdem na wędrówkę.

Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny. Brasławszczyzna to uroczy, o dzidziej jeszcze przyrodzie, zakątek naszego kraju. Liczne tamtejsze jeziora, o imponującej wprost powierzchni, jak np. Snudy i Strusto, Dryświaty, Drywiaty i Dzisna, bogato rozwinięta sieć rzeczna, duże lasy oraz piękne krajobrazy sprawiają, że Brasławszczyzna jest wspaniałym terenem turystycznym, zwłaszcza dla turystyki wodnej. Niestety ta połać naszego kraju nie jest jeszcze należycie znana i doceniana pod tym względem zarówno przez szeroki ogół, jak i przez naszych „wodniaków". Do należytego uświadomienia sobie przez społeczeństwo piękna i walorów turystycznych Brasławszczyzny walnie przyczynić się może ukazująca się obecnie w nakładzie Głównej Ksigarni Wojskowej praca Adama Wisłockiego pt.: „Przez Jeziora i rzeki Brasławszczyzny. Warszawa 1934. Cena 5.— zł.

Powyższe książki winne się znaleźć w każdej harcerskiej bibljotecze.



Przewodniczący Z.H.P. dr. Grażyński, Generał Dreszer i Komisarz Rządu M. Gdyni, Sokół — na pokładzie szkunera harcerskiego.

Z nawietrznej burty.

Z KIEROWNICTWA DRUŻYN ŻEGLARSKICH. Dn. 28. X. 34 r. odbyło się zebranie kierownictwa Drużyn Żeglarskich, na którem przedyskutowano dotychczasową pracę; ustalono wytyczne na najbliższy okres czasu, oraz załatwiono sprawy personalne. Zwolnieni z kierownictwa Drużyn Żeglarskich zostali Druhowie: ż. m. Kazimierz Cynkutis (odbywa służbę wojskową), ż. m. Paweł Bujnicki, ż. m. Antoni Herrgesell i ż. m. Herman Wojciechowski. Weszli do pracy Druhowie ż. m. Stanisław Ludwik, ż. Marjan Dzieliński i ż. m. hm. Antoni Gregorkiewicz. Referaty w kierownictwie obsadzono następująco: Referat ogólny Dh. st. m. Bublewski przy współpracy Druhów ż. m. Turka, ż. Dzielińskiego, ż. m. Ludwika, Referat Programowo-Wyszkoleniowy objął st. m. Michałowski przy współpracy ż. m. Szymborskiego, ż. m. Gregorkiewicza, ż. m. Grodzickiego, Referat Morski por. Kuczyński, Referat Prasowo-Propagandowy ż. m. Miazgowski, Referat Turystyczno-Sportowy ż. Peterek.

ODPRAWA PILOTÓW. W dn. 8 i 9 grudnia odbędzie się odprawa Pilotów w Gdyni. Przejazd według taryfy wojskowej, bliższe dane zawiera list okólny.

POD PEŁNEMI ŻAGLAMI. Pod takim tytułem ma się ukazać sprawozdanie kierownictwa Drużyn Żeglarskich, obejmujące również krótkie sprawozdania drużyn. Do chwili obecnej sporo jednostek nie nadesłało danych o sobie uniemożliwiając w ten sposób opracowanie całokształtu pracy żeglarskiej. Drużyny te, winny zainteresować się Listem Okólnym G. K. H. z dn. 1. XI. 34 r. i natychmiast nadesłać do kierownictwa Drużyn Żeglarskich krótko i wyczerpująco ujętą swoją historję. W książce powyższej będzie ogłoszona pełna lista imienna żeglarzy, żeglarzy morskich i sterników morskich, oraz wyciąg z księgi pływań morskich.

FUNDUSZ ŻEGLARSKI. Jeszcze bardzo wiele drużyn nie spełniło swej obywatelskiej powinności — gdyż ani grosza nie wpłaciły na Fundusz Żeglarski G. K. H. (konto P. K. O.). Wpłacajcie natychmiast, bo nazwy Waszych jednostek będą umieszczone na liście tych, którzy swojej własnej uchwały nie wykonali, będzie wstyd znaleźć się wśród tych niedojrzałych organizacyjnie jednostek.

GENERAŁ MARJUSZ ZARUSKI W Harcerstwie. Znany żeglarz, pisarz i poeta morski, propagator idei morskiej druh generał Marjusz Zaruski będzie ściśle współpracował z Harcerstwem Morskiem. Druh generał obiecał, że w przyszłym roku będzie pływał na naszym statku szkolnym jako kapitan, obecnie zaś już służy nam swą radą, doświadczeniem i inicjatywą. Na zaproszenie Naczelnika G. K. H., druh Generał objął przewodnictwo komisji na stopień instruktora żeglarstwa śródlądowego. Przypomnieć przy tej okazji wypada, iż Naczelnictwo Z. H. P., uznając wielkie zasługi, jakie Druh Generał położył przy kształceniu morskich instruktorów żeglarstwa dla harcerstwa, nadało generałowi Zaruskiemu najwyższe harcerskie odznaczenie — swastykę, która wręczona będzie łącznie z proporcem honorowym Z. H. P. na najbliższej odprawie drużynowych i kierowników jednostek żeglarskich z całej Polski. Wiadomość powyższą „Żeglarz" podaje z wielkim entuzjazmem, gdyż wie, jak będzie przyjęta ona w terenie, gdzie osoba Druha Generała jest bardzo ceniona i popularna.

HARCERZE NA DARZE POMORZA. W podróży naokoło świata na statku szkolnym „Dar Pomorza" wyjechało 6 harcerzy. 4 z nich ukończyło Kurs Morski Głównej Kwatery w Gdyni.

POWRÓT Z ĆWICZEŃ WOJSKOWYCH KIEROWNIKA DRUŻYN ŻEGLARSKICH. Druh hm. Witold Bublewski, Kierownik Harcerskich Drużyn Żeglarskich w dn. 15. X. 34 r. powrócił z ćwiczeń wojskowych i objął urzędowanie w Głównej Kwaterze Harcerzy.

HARCERZE W WOJSKU. Z drużyn żeglarskich, jako takich, które grupują starszą młodzież co roku spora ilość idzie do wojska. Jako przykład może posłużyć fakt, że z 39 Warszawskiej Drużyny Żeglarskiej w chwili obecnej w samych szkołach podchorążych rezerwy służy 12 harcerzy, w szkole morskiej 2, w szkole podchorążych Mar. Woj. 1 i do Marynarki wojennej również powołany został 1.

„Błękitna Jedynka Żeglarska" w Wilnie urządziła latem obóz nad jeziorem Narocz, który wypadł pomyślnie. 14 Błękitniaków uczestniczyło w kursach morskich, pełniąc tam różne funkcje aż do udziału w komendzie włącznie. Dwóch członków drużyny zostało ostatnio mianowanych podharcmistrzami. Drużyna po wykończeniu wodnej przystani przystępuje do zbierania funduszu na zakup własnego jachtu pełnomorskiego.

Narty wodne.

Któż z nas nie ma zrozumienia dla narciarstwa zimowego? Rozwój tego dziś tak popularnego u nas sportu przypisać należy zasadniczo jego cechom: dostępności dla każdego bez względu na wiek, płeć i stan zamożności, niezwiązania ścisłego z terenem przez możność dowolnego wykorzystania każdej przestrzeni śniegiem pokrytej i nadewszystko tej właściwości, że wyrabia ciało wszechstronnie.

Dzięki temu narciarstwo wodne zagranicą rozpowszechnia się i zdobywa sobie coraz więcej zwolenników. Jest ono młodą gałęzią sportu. Czynione przed laty próby, albo kończyły się niepowodzeniem, albo wyniki nie okazywały się zbyt zachęcającemi i poprzestano jedynie na pojedyńczych wysiłkach. Hamulcem rozwoju tego nowego sportu była wadliwość konstrukcji sprzętu. Na pierwotnym typie nart wodnych utrzymanie równowagi było połączone ze znacznemi trudnościami, a wrazie wywrócenia się powstanie na nogi było prawie niemożliwe.

Dopiero braciom Józefowi i Celestynowi Krupka w Wiedniu udało się zbudować takie narty, które zapewniają całkowitą swobodę ruchu, są lekkie, łatwe do rozbierania i zdatne przytem unieść ciężar 200 kg. Austrjackie narty wodne (chronione patentem) służą zarówno dla wędrówek jak i akcyj ratowniczych. Mogą mieć zastosowanie na wszelkich wodach: stojących i bieżących, zarówno na jeziorze, rzece, jak i na morzu, na silnym prądzie i znacznej fali. Konstrukcja nart sprawia, że upadek jest prawie niemożliwy. Gdyby się jednak zdarzył, wówczas sprzęt ten utrzymuje całą górną część ciała nad wodą i daje możliwość natychmiastowego powstania. Chyżość osiągalna na nartach wodnych równa się prędkości jednoosobowego kajaka (składaka). Rekord osiągnięty na tem polu przez wiedeńczyka Pribittera w roku 1929 wynosił czas równo 7 minut dla pokonania trasy o długości 2500 m. Jak widać jest to prędkość znaczna. Wielką zaletą nart jest możność załadowania w ich wnętrzu w suchem miejscu dodatkowego ładunku 25—30 kg. W czasie 5 minut mogą być one rozłożone w małym wózku podróżnym. Nieco dłużej trwa montowanie nart.



„Narybek" harcerzy-żeglarzy pluszcze się narazie w niezbyt głębokiej wodzie...

ŻEGLARZ miesięczny dodatek **„NA TROPIE"** Adres Redakcji: Hm. Dr. L. Kohutek, Katowice, Drapacz Chmur 18.
Adres Administracji: „Na Tropie", Katowice, ulica Szafranka, Konto P. K. O. Nr. 305 330. — Prenumerata roczna łącznie z „Na Tropie" — 5 zł, dopłata do prenum. „Na Tropie" — 1 zł.